

IGINO MENCARELLI

Umberto Maddalena

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

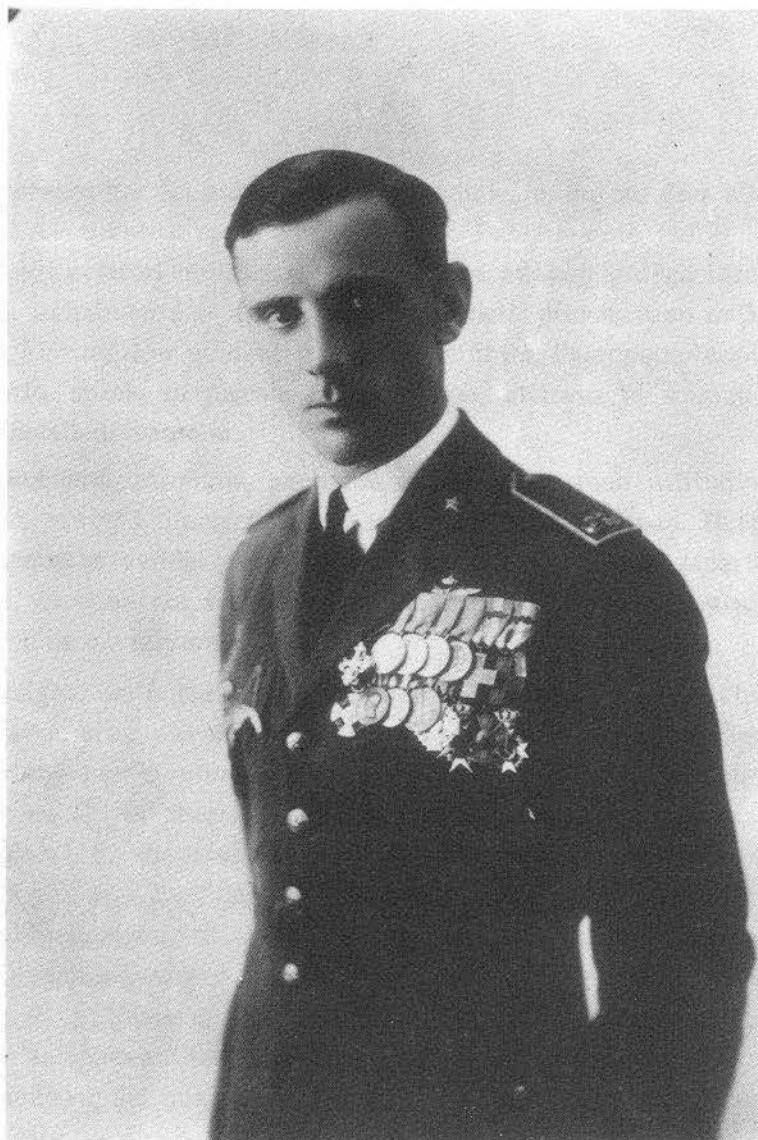
1969

IGINO MENCARELLI

Umberto Maddalena

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

1969



Umberto Maddalena

Negli anni precedenti la prima guerra mondiale, e, su su, fino alla costituzione dell'Aeronautica come Forza Armata Indipendente (1923) la quasi totalità degli aviatori militari specializzati nel pilotaggio degli idrovolanti, o, come ugualmente si dice, gli idrovolantisti, provenivano dalle file della Regia Marina. Per evidenti ragioni di affinità, l'aeroplano equipaggiato di scafo, specie di piccola nave volante, attirava le simpatie di numerosi ufficiali di vascello.

Un buon marinaio, insomma, ancorchè dotato di normali attitudini per il pilotaggio, era già, in pectore, un eccellente idrovolantista. Il rilievo è singolarmente valido per Umberto Maddalena: poichè esperto marinaio prima, divenne poi un idrovolantista di rara maestria, soprattutto nell'arte della navigazione.

Nato a Bottrighe, nel polesano, nel dicembre del 1894, e trascorsa l'infanzia a Pettorazza, altro piccolo paese di quelle contrade, manifestò ben presto la vocazione per la vita di mare; terminate le Scuole Tecniche, si trasferì a Venezia, per frequentare l'Istituto Nautico « Paolo Sarpi ». Ottenuto il diploma di Capitano di Lungo Corso, non perse tempo: si recò a Genova con l'intento di trovare un imbarco, a bordo di un veliero qualunque. Poco importava che il veliero fosse una vecchia goletta, o un gigantesco fiammante « quattro alberi »: l'importante era prendere il mare poichè allora, nel 1913, per diventare ufficiali della Marina Mercantile, occorreavano, per i diplomati delle scuole nautiche, quattro anni di servizio a bordo di un veliero, dei quali almeno due di navigazione oceanica. Arrivò a Genova munito di un paio di indirizzi e di qualche vaga indicazione.

A furia di salire per « l'altrui scale » finalmente l'armatore dell'« Armo-var » un grosso brigantino a palo in procinto di partire per Cadice, prese in considerazione le richieste del giovane e lo ingaggiò.

Raggiunta Cadice e riempite le stive di un carico di sale, « L'Armo-var » spiegò le vele verso l'America Latina; bordeggiando quindi il lito-

rale sud-americano, riattraversò l'Atlantico, e fatto scalo nella Cornovaglia britannica, si mise in rotta per l'Italia. Una furibonda tempesta, incontrata al largo della costa iberica, minacciò di colare a picco il vecchio veliero; raggiunto il porto spagnolo di Vigo e riparate alla meglio le gravi avarie inferte dalla furia del mare e del vento, dopo 14 mesi di assenza dall'Italia, « l'Armovar » rientrò a Genova. E fu messo in disarmo.

Imbarcatosi poco dopo sul « Mascotte », altro brigantino a palo, Maddalena perseverò a solcare l'Atlantico del Nord e delle due Americhe, nel mar Caraibico, e nell'Oceano Pacifico.

Le principali mansioni svolte « dall'allievo » Maddalena, erano press'a poco quelle affidate ai comuni marinai: ammainare e spiegare le vele, ricucire le vele, pulire la coperta, governare il timone, far la guardia nella cabina di comando ecc.

Ma per suo conto egli andava addestrandosi nell'uso del sestante, nei calcoli per la determinazione del punto, nello studio dei venti e degli umori del mare, nel computo della velocità e della deriva. Al momento dell'ingresso dell'Italia nella prima conflagrazione mondiale (24 maggio 1915), il « Mascotte » era in Argentina nelle acque del Rio della Plata: di conseguenza Maddalena tornò in Italia con forte ritardo sulla data del richiamo alle armi.

Data « l'estrazione » marinaresca e tenuto conto del suo diploma di Capitano di Lungo Corso, era inevitabile che andasse a finire all'Accademia Navale di Livorno, per frequentarvi a tamburo battente, com'è di regola in tempo di guerra, un corso per ufficiali di complemento.

Verso la fine delle lezioni, l'Ammiraglio Casanova, comandante dell'Accademia, radunò i suoi giovani e tenne loro un discorso che si può sintetizzare così: « La Marina, ragazzi, ha bisogno di elementi che sappiano navigare anche per le vie del cielo. Se c'è qualcuno fra voi disposto a servire il Paese al comando di un apparecchio idro, anzichè a bordo di una unità navale, non ha che da inoltrare domanda ».

La prima domanda che pervenne, recava la firma di Umberto Maddalena.

Ottenuto il brevetto di pilota, sull'idro « F.B.A.-80 », venne poco dopo trasferito in zona operativa, nel Basso Adriatico, ove rimase sino al termine delle ostilità. Partecipò, con impegno, ad un discreto numero di azioni belliche; sarebbe divenuto un asso, se avesse militato nei reparti terrestri dislocati nel fronte nord-orientale, reparti non soltanto di gran lunga più attivi di quelli che agivano nel Basso Adriatico, bensì equipaggiati di macchine dalle prestazioni aerobelliche vieppiù brillanti nei confronti dei similari modelli marittimi.

Al termine della guerra Umberto Maddalena, per concorde giudizio dei superiori, era valutato « ottimo ufficiale e ottimo pilota con venti ventesimi ».

Nell'agosto del 1919 venne prescelto quale pattugliere della prima missione volante organizzata dalla Regia Marina nel Nord-Europa, cui erano stati designati quattro apparecchi. Sorpreso da una panne al motore nel tratto Amsterdam-Stoccolma, fu costretto a interrompere il volo nell'idroscalo tedesco dell'isola di Borkum.

L'anno seguente partecipava a bordo di un idro « Savoia », alle Gare Aviatorie di Monaco; rientrato in volo a Sesto Calende, ne ripartiva ben presto per trasportare a Stoccolma uno dei tre idrovolanti acquistati dal governo svedese. Il viaggio, che si sarebbe svolto a tappe, via terra, comprendeva il valico del Gottardo: era la prima volta che un apparecchio idro avrebbe sorvolato questa vetta, percossa, in ogni stagione dell'anno, da venti gagliardi, mulinelli d'aria e remours. Per intendere le difficoltà e i rischi dell'aeronavigazione con velivoli idro attraverso le alte montagne, va rammentato che gli idrovolanti del tempo erano dei pessimi « arrampicatori », erano poco stabili e poco manovrieri nel volo di quota. Quanto alla regolarità di funzionamento dei motori, specie se tormentati, in decollo, per ragioni di sovraccarico, da lunghi flottaggi, si poteva fare un affidamento relativo.

Nonostante siffatte remore il volo attraverso la catena alpina ed il Gottardo si svolse con soddisfacente regolarità, ma giunto in Olanda, Maddalena dovette effettuare un ammarraggio di fortuna per rottura dell'elica. Verso la fine della tappa successiva, il sopraggiungere della notte costrin-

se Maddalena a scendere al largo dell'idroscalo di arrivo, e a rimanere in balia delle onde per oltre cinque ore.

Nel settembre del 1925, l'Aeronautica Militare — costituitasi due anni avanti — affida a Maddalena il comando di una spedizione chiamata « Circuito del Baltico » da compiersi con due grandi idrovolanti « Macchi-24 »; l'altro era pilotato dal cap. Guascone Guasconi.

Superata la barriera alpina e la Germania occidentale, i due aerei ammarano nel porto di Rotterdam, e di qui, penetrati nel mar Baltico si portano, tappa dopo tappa, a Leningrado. Il volo di ritorno, contrastato come quello di andata, da avverse condizioni meteorologiche, procede tuttavia senza incidenti di rilievo sino al lago di Zurigo, ma durante il nuovo trasvolo della barriera alpina, colti dapprima da una violenta bufera di neve e di vento, e risucchiati poi da un forte « vento di caduta » i due « Macchi-24 », nonostante la perizia dei piloti, piombano a terra, a distanza di quaranta metri l'uno dall'altro, in prossimità dello Spluga. Il pianoro nevoso attutisce l'urto; Maddalena esce dai rottami indenne; Guascone riporta ferite non gravi alla fronte e al naso; contusi e leggermente feriti sono i motoristi.

Questo periodo della vita aviatoria di Umberto Maddalena, che possiamo definire « dei grandi raids europei » si conclude nell'ottobre del 1927, con una crociera dimostrativa di 10.000 chilometri, compiuta a tappe, torno torno un immenso elissoide che abbracciava i principali fiumi d'Europa (La Sava, il Danubio, il Don e il Volga), e includeva il sorvolo del Baltico, della Svezia, della costa tedesca del Mar del Nord, del Reno, e delle Alpi.

Otto mesi dopo — precisamente il 1° giugno 1928 — Maddalena era in Spagna a Los Alcazares (Cartagena) al comando di uno degli stormi d'idrovolanti che partecipavano alla cosiddetta « Crociera del Mediterraneo Occidentale » organizzata e comandata da Italo Balbo, allora Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica. Nello stesso giorno, verso sera, la radio spagnola diffondeva la notizia (raccolta non si sa attraverso quali canali) che il tenente colonnello pilota Umberto Maddalena, avrebbe partecipato ai voli di ricerca dei naufraghi dell'aeronave « Italia » preci-

pitata una settimana avanti sul pack, nell'Artide, al ritorno del sorvolo del Polo Nord.

A questo sensazionale annuncio, che più di ogni altro colse di sorpresa lo stesso interessato, seguì ben presto un telegramma da Roma: «Tenente Colonnello Maddalena raggiunga massima sollecitudine Milano, per mettersi in contatto Comitato Prima Spedizione Aerea di soccorso naufraghi «Italia»».

All'alba del 3 giugno, con lo stesso idrovolante pilotato nel corso della Crociera anzidetta, il nostro ufficiale spiccava il volo alla volta delle coste italiane; il 4 era a Milano, e di qui, dopo aver preso ogni accordo con il Comitato si trasferì a Sesto Calende, per dirigere i lavori di approntamento del velivolo, un idrovolante bimotore «Savoia-S 55». Intanto era giunta in Italia la notizia che i naufraghi avevano stabilito uno scambio di radiomessaggi con la nostra nave-appoggio «Città di Milano» ancorata alla Baia del Re.

I lavori si svolsero con ritmo febbrile. Si provvide anzitutto ad alleggerire l'apparecchio dell'armamento militare, si rinforzarono, mediante piastre metalliche, i sottofondi degli scafi, per evitarne lo sfondamento nell'eventualità di una forzata discesa sui ghiacci; furono aggiunti dei serbatoi supplementari per la benzina e per l'olio; le tubazioni dell'acqua e dell'olio vennero fasciate d'isolanti termici; si applicarono alla cabina dei piloti, per difenderli dai rigori del freddo, sportelli a chiusura ermetica e un impianto elettrico di riscaldamento; si installarono bussole magnetiche di precisione, e una radiostazione di recente modello.

In un tempo da primato di appena sei giorni, il mattino del 10 giugno, alle 5,30 il «Savoia-S 55» lasciava Sesto Calende puntando sul Gotardo: erano a bordo, oltrechè Maddalena, il secondo pilota, ten. Stefano Cagna, il marconista Marzano, il motorista Rampini. Giunti sulla verticale di Bellinzona, un vasto banco di nebbia e di minacciose nuvole nembiformi che non sarebbe stato possibile superare, costrinse Maddalena, memore dell'avventura dello Spluga, a invertire la rotta e rientrare alla base. Nuovamente riempiti i serbatoi di benzina, alle ore 10, seppure i meteorologi esprimessero parere contrario, Maddalena ridecollava,

dirigendosi stavolta verso sud, con l'intento di raggiungere la Svizzera (Losanna), via Genova-Marsiglia, aggirando le Alpi ad occidente; fu giocoforza invece, a motivo della nebbia fitta, accompagnata da rovesci diluviali di pioggia, interrompere il volo sul Rodano, nei pressi di Viemme. Il viaggio venne ripreso alle prime ore del mattino seguente.

Numerose e talora drammatiche furono le vicissitudini e le avventure vissute dall'intrepido equipaggio, che troppo lungo sarebbe rievocare: ci limiteremo a dire che dopo otto giorni di navigazione, condotta all'inizio sul territorio franco-elvetico, e poi attraverso la Germania, il Baltico, il Golfo di Botnia, la Lapponia e il mar di Barents, gli scafi dell'idrobimotore lambivano le acque della Baia del Re.

Affranti dalla stanchezza, erano i quattro uomini dell'equipaggio, per quanto tutti e quattro fossero di salda costituzione fisica, dotati di resistenza nervosa fuor del comune, abituati alle fatiche dell'aria.

Lo stesso giorno del loro arrivo alla Baia del Re, giunge dai naufraghi raccolti nella famosa « Tenda Rossa » un appello quasi disperato. Urge ripartire. E nella notte, illuminata dal sole, vengono stivati negli scafi dell'idro i numerosi pacchi-soccorso da lanciare ai naufraghi.

Effettuato il pieno ai serbatoi ed un rapido controllo ai motori, alle 5,20 del 19 giugno, il « Savoia-S. 55 », si staccava dalla Baia del Re, dirigendosi verso la Baia di Virgo. L'ansia di soccorrere i naufraghi — narra Maddalena a questo punto — si accresce di mano in mano che ci avviciniamo alla mèta. Vi contribuisce, forse, quella specie di lucido delirio che segue ad una persistente insonnia; dobbiamo fare uno sforzo enorme per tenere gli occhi aperti, pilotare, controllare la rotta, la strumentazione di bordo. Viviamo in una atmosfera quasi fiabesca. Da un lato, a sinistra, scorgiamo il mare, di un azzurro cupo; dall'altro le montagne, che si ergono alte, stagliate, nereggianti, sopra uno sfondo di un candore fiammeggiante. Di contro l'orizzonte sconfinato, accigliato. Verso Capo Nord, non si vede che bianco e bianco, a perdita d'occhio: sulla terra, sul mare, all'orizzonte. Il cielo è un gran riflettore di smalto azzurro, che concentra sui ghiacci i raggi del sole, producendo riflessi abbacinanti che irritano la retina ».

Doppiata la Baia Virgo, l'aereo segue, al largo, la costa nord-occidentale delle Svalbard, e successivamente le sponde settentrionali della Terra di Nord-Est.

Ottimo per fortuna, è il tempo. Perfetta è la visibilità. Per decine e decine di chilometri l'Artide svela i suoi segreti; è un'impressionante panorama disseminato di ghiacci sconvolti, irti, acuminati, frastagliati. Un atterraggio di emergenza là sopra sarebbe la fine.

Lasciata finalmente alle spalle, all'altezza dell'isola degli Alpini, la Terra di Nord-Est, e sorvolata alle 7,55 l'isola di Foyen, Maddalena, governando con precisione « alla bussola », schiaccia il pulsante del cronometro: fra 17 minuti esatti l'aereo, secondo i calcoli, dovrebbe sorvolare « la Tenda Rossa ». Trascorso quel tempo, i piloti guardano in basso, aguzzano lo sguardo a prua, lo spingono lontano, a destra e a sinistra, ma null'altro riescono a scorgere se non abbarbaglianti blocchi e lastroni di ghiaccio, intersecati da neri rigagnoli di acqua.

Invertita la rotta sfrecciano ancora sulla presunta posizione della « Tenda ». Il marconista lancia messaggi. Nulla. Si spingono allora, per parecchi chilometri, nelle quattro direzioni cardinali, ritornando ogni volta sulla verticale sorvolata poc'anzi, ma senza mai avvistare segno di vita umana. Così per circa due ore. Poi lanciano questo messaggio: « L'autonomia non ci consente di continuare le ricerche. Torneremo domani ». E volta la prua in direzione della terra di Nord-Est, dopo oltre sette ore di estenuante volo, spossati dalla fatica e oppressi dalla delusione, ammarano alla Baia del Re.

Nelle prime ore del pomeriggio, giunge, via radio, alla « Città di Milano » la confortante notizia che i naufraghi hanno scorto l'idrovolante a non più di due chilometri di distanza. Senza por tempo in mezzo, allora, i due formidabili piloti, sebbene riescano a malapena, per la stanchezza e il sonno a reggersi in piedi, in collaborazione al capitano Baccarani, impiantano a bordo dell'idro, una stazioncina radio dello stesso tipo di quella usata dai naufraghi, e nella stessa notte del 19 giugno, la sperimentano in volo. Ma qui giunti cediamo brevemente la parola a Giuseppe Biagi, il marconista della « Tenda Rossa ».

— La radio ci consentì di salvarci —, dice il marconista nel volume « Biagi racconta » — allorchè balenò l'idea, nuova e genialissima, di usarla per governare il pilotaggio degli aeroplani. Ci venne infatti, comunicato dalla « Città di Milano », che l'apparecchio di Maddalena sarebbe tornato il giorno dopo, munito di apparato radio simile al nostro, affinchè il pilota, guidato da noi, potesse rintracciare la tenda. Ci fu trasmesso un cifrario convenzionale, ideato dal capitano Baccarani, per il reciproco scambio di radiocomunicazioni. Con che ansia aspettammo il giungere del volatore! E quando questo apparve, io servendomi della radio e del cifrario, ne regolai la manovra, e allora non mi parve vero di lanciare il segnale composto di cinque lettere T, che significava « siete sopra di noi ».

E più avanti aggiunge: « Dall'apparecchio piovvero 24 pacchi dei quali due o tre andarono perduti, e qualcuno si ruppe cozzando sul pack. Purtroppo in essi vi erano gli accumulatori, ma ormai non era più il caso di disperare.

*
* *
*

Con l'impresa polare, elogiata senza riserve dalla stampa d'ogni parte del mondo, il nome di Maddalena raggiunse di colpo una popolarità pari a quella riservata alle stelle del firmamento cinematografico. Non per questo egli fu colto da quella specie di ubriacatura, che non risparmia, di solito, in circostanze del genere, i temperamenti più controllati e più seri. Non si mise dunque in mostra, non concesse interviste, non sfruttò in alcun modo il successo, ma rientrò, come suol dirsi, nell'ombra. Tornò a comandare reparti di volo, a lavorare sodo, in silenzio.

Nel maggio del 1929, Italo Balbo chiamò, a Roma, Maddalena e gli tenne questo discorso:

— La Società Idrovolanti « Alta Italia », ha di recente realizzato un apparecchio terrestre simile a quello impiegato da Ferrarin e del Prete, per la conquista del primato mondiale assoluto di durata e di distanza in circuito chiuso, e per quello di distanza in linea retta, ma il nuovo

aereo, fornito di un tipo di elica a passo variabile, permette una maggiore autonomia. Intendiamo servircene per battere il primato di durata in circuito chiuso, toltoci dai tedeschi, e per migliorare il primato di distanza, sempre in circuito chiuso tutt'ora detenuto da Ferrarin-Del Prete. Poi, se tutto andrà bene, daremo l'assalto al record di distanza in linea retta.

— Ve la sentite di accingervi a queste imprese?

— Ma sì, certo, con entusiasmo!

Sino allora Maddalena aveva attinto, come idrovolantista, una indiscussa posizione preminente, di livello internazionale, ma come pilota di « terrestri » era, si può dire, un neofita. Nonostante ciò, in capo a soli quindici giorni di assiduo allenamento a bordo di aerei terrestri d'ogni specialità, poté sentirsi sicuro di transitare alle leve del « Savoia-S. 64-Bis », un monoplano appositamente ideato dall'ing. Alessandro Marchetti, per battere gli ambiti records precisati da Italo Balbo.

Come secondo pilota, Maddalena scelse il tenente Fausto Cecconi, da lui stesso definito « un ottimo aviatore, intelligente, robusto, entusiasta ».

Gli allenamenti al pilotaggio del monoplano, le prove di decollo a carico via via crescente, e la meticolosa messa a punto occuparono oltre cinque mesi. Seguirono due tentativi: il primo venne, di necessità, interrotto, per ragioni tecniche, dopo nove ore di volo. L'altro, a causa dell'eccessivo consumo di carburante, dovuto alle pessime perseveranti condizioni del tempo, fu sospeso dopo circa due giorni di volo.

E per tutto l'inverno, le persistenti avversità atmosferiche, impedirono di ritentare la prova.

Finalmente il mattino 30 maggio 1931, avanti il sorgere del sole, il grande gabbiano, che tale sembrava l'aereo, venne di nuovo spinto alla sommità della rampa inclinata di asfalto, dell'aeroporto di Montecelio. Ed alle ore 6 in punto l'apparecchio, percorsa l'intera pista di lancio, si staccava a fatica dal suolo, e radendo le piante si dirigeva sul circuito triangolare i cui vertici erano materializzati, a terra, da altrettanti piloni di traguardo, rispettivamente collocati nei centri balneari di Ostia, Anzio e Ladispoli.

Sotto il profilo tecnico il volo si svolse con perfetta regolarità. Verso la fine sopravvenne un incidente, che poteva avere conseguenze fatali. Maddalena, accanito consumatore di sigarette, aveva l'abitudine di fumare anche in volo, una abitudine in singolar modo pericolosa a bordo come l'« S. 64-Bis », il cui abitacolo di pilotaggio era, in ogni senso, percorso da innumerevoli tubazioni di benzina, e da parecchi rubinetti destinati a regolare il sistematico svuotamento dei serbatoi. D'un tratto dunque un fiammifero ancora ardente, sfuggito di mano a Maddalena, cadde sotto il seggiolino, appliccando il fuoco alla carta che involgeva le provviste alimentari. Ma subito, con gran sangue freddo, Cecconi rovesciò acqua minerale sulle fiamme, che furono, in un attimo, spente.

I due piloti tennero l'aria per 67 ore filate, pari a due giorni e 19 ore, percorsero 8.188 chilometri, e conquistarono pertanto all'Italia il primato del mondo di distanza e di durata in circuito chiuso.

Conquistati i due records, il neoprimitista fu scelto da Balbo, quale comandante della Scuola di Navigazione d'Altomare, da poco istituita a Orbetello, per la preparazione degli equipaggi destinati a partecipare alla Crociera Transatlantica in massa, Italia-Brasile.

Rimpatriato da Rio De Janeiro, ove erasi conclusa la Crociera, tornò ad occuparsi, per espresso desiderio di Balbo, dell'« S. 64-Bis », per « dare l'assalto » al record di distanza in linea retta. La coppia Ferrarin-Del Prete si era aggiudicata codesto record con un superbo volo Roma-Natal (Brasile). Maddalena-Cecconi avrebbero pur essi superato, di un sol balzo, l'arco Mediterraneo-Oceano, ma con rotta spostata più a nord, in direzione del Messico. Il 19 marzo 1931 il monoplano (lo stesso già impiegato da Maddalena però fornito di un motore nuovo, e revisionato in ogni organo) spiccava il volo dall'aeroporto lombardo di Cinisello, diretto a Montecelio, da cui sarebbe partito per la destinazione anzidetta. Erano a bordo oltre Maddalena e Cecconi il motorista Giuseppe Damonte. Si trattava, come si vede, di un volo normale, di trasferimento, con aeroplano pressochè scarico. Ottime erano le condizioni atmosferiche. Regolare fu la navigazione fino agli Appennini, valicati, in linea d'aria, lungo la congiungente Piacenza-Livorno.

Quel che avvenne poi è sempre rimasto avvolto nel mistero. E' noto soltanto questo: poco prima di mezzogiorno alcuni pescatori che si trovavano sulla spiaggia, fra Marina di Pisa e il Calambrone, udirono nel cielo un fragore, e levati gli occhi videro precipitare un aeroplano a pezzi che in men che non si dica piombarono a terra, sparpagliandosi per ampio cerchio, sulla sabbia, sulla pineta e sul mare. Pochi secondi dopo fu visto scendere un uomo in paracadute, il quale, toccata l'acqua a 150 metri dalla riva, si liberò dalla cintura del paracadute e scomparve: era senza dubbio gravemente ferito, altrimenti sarebbe riuscito a galleggiare qualche po': il tempo per consentire a taluni pescatori, intenti a ritirare, nei pressi, le loro reti, a trarlo in salvo. Essi si lanciarono infatti a nuoto, ma sul momento ogni ricerca fu vana. Due giorni dopo, verso mezzogiorno, il peschereccio « Littorio » rinveniva, a otto miglia a sud-est dell'isola di Timo, il cadavere del motorista Damonte. Le salme di Maddalena e di Cecconi non vennero mai trovate.

Come sempre avviene in tali casi, il Ministero dell'Aeronautica nominò una Commissione di tecnici e di periti, per far luce sulle cause del sinistro; pertanto furono ad uno ad uno interrogati i pescatori, ed altri testimoni della zona; vennero pazientemente raccolti e sottoposti ad accurati esami di laboratorio, i frammenti dell'aereo; non fu possibile tuttavia formulare un giudizio attendibile. Si rimase nel campo dei « se ».

Se l'aria racchiusa nella cabina dei piloti — si disse — in seguito a sgocciolio di benzina, si fosse carburata, e se Maddalena, senza avvertire sentore di benzina, avesse acceso una sigaretta, ciò avrebbe, con ogni probabilità, provocato l'esplosione del velivolo.

